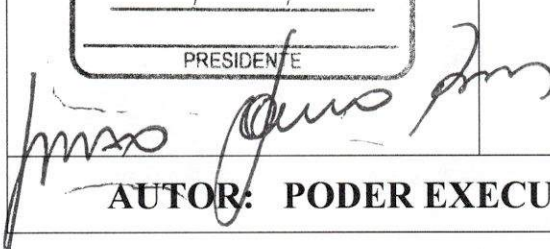




GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

SSL
Fls. 02
Rub. J.R.

Despacho <div>27 DESPACHO Recebido nesta data Registra-se, atue-se. Inclua-se em Pauta, para os efeitos do artigo <u>309</u> do regimento interno. Sancionado em <u>22 OUT 2025</u> _____ PRESIDENTE</div> 	Protocolo	PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº ____/2025.
AUTOR: PODER EXECUTIVO – MENSAGEM Nº 145 /2025.		

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº _____ DE _____ DE 2025.

Autor: Poder Executivo

**Institui o Plano de Mobilidade da
Região Metropolitana do Vale do Rio
Cuiabá e estabelece as diretrizes para
o acompanhamento e monitoramento
de sua implementação, avaliação e
revisão periódica.**

**A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO
GROSSO**, tendo em vista o que dispõe o art. 45 da Constituição Estadual, aprova e o
Governador do Estado sanciona a seguinte Lei Complementar:

**CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES INICIAIS**

Art. 1º Esta Lei Complementar institui o Plano de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (PlanMob-VRC) e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, com o objetivo de efetivar os seus princípios, objetivos, diretrizes e programas estratégicos.

Art. 2º O PlanMob-VRC tem por finalidade orientar as ações do Estado de Mato Grosso e dos Municípios que compõem a Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá no que se refere aos modos, serviços, infraestrutura viária e de transportes que



SSL
Fis. 03
Rub. 3012

GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

garantam os deslocamentos de pessoas e cargas nesta região, com vistas a atender às necessidades atuais e futuras de mobilidade e de acessibilidade da população.

Art. 3º Integram o PlanMob-VRC:

- I - Anexo I – Sistema Viário de Interesse Metropolitano – SIVIM;
- II - Anexo II – Programas e Ações;
- III - Anexo III – Fichas dos Programas e Ações.

Art. 4º É atribuição do Estado de Mato Grosso, no âmbito da Política Estadual de Mobilidade Urbana:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação do PlanMob-VRC;

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

CAPÍTULO II DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS

Art. 5º A Política de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá é regida pelos seguintes princípios:

- I - universalidade do direito de se deslocar;
- II - acessibilidade universal;
- III - desenvolvimento integral e sustentável da Região Metropolitana nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- IV - igualdade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo intermunicipal;
- V - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte coletivo intermunicipal;
- VI - gestão democrática e controle social de seu planejamento e evolução;
- VII - segurança viária nos deslocamentos das pessoas e cargas;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º As ações relacionadas com a implantação da Política de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá serão orientadas pelas seguintes diretrizes gerais:



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

I - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

II - integração com a política de desenvolvimento metropolitano e respectivas políticas setoriais de habitação, saúde, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo;

III - valorização dos pedestres e ciclistas nos planos e projetos;

IV - estabelecimento de uma melhor articulação viária na Região Metropolitana, como forma de reduzir a sobrecarga de fluxos desnecessários nas vias principais, visando à redução dos tempos de circulação;

V - coordenação e integração entre os diversos modos de transporte;

VI - garantia da mobilidade para as pessoas com deficiência ou dificuldade de locomoção;

VII - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na Região Metropolitana;

VIII - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

IX - integração entre os Municípios que compõem a Região Metropolitana;

X - fortalecimento da gestão interfederativa no planejamento, controle e operação dos sistemas viário e de transportes que servem à mobilidade da Região Metropolitana.

Art. 7º São objetivos gerais da Política de Mobilidade Metropolitana:

I - nortear os investimentos públicos e privados no âmbito da mobilidade da Região Metropolitana;

II - promover o desenvolvimento sustentável da Região Metropolitana, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço metropolitano, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável;

IV - priorizar os modos de transportes públicos não poluentes sobre os poluentes;

V - contribuir para a redução das desigualdades e para a promoção da inclusão social;

VI - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

VII - proporcionar melhoria das condições no que se refere à acessibilidade e à mobilidade na Região Metropolitana;

VIII - promover segurança e conforto nos deslocamentos de pessoas e bens, com redução de tempo e custos;

IX - reduzir as ocorrências de acidentes e vítimas no trânsito;

X - melhorar continuamente os serviços de transporte coletivo;



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

- XI - descentralizar o fluxo de veículos;
- XII - estimular o empreendedorismo e startups que produzem soluções inovadoras de mobilidade urbana sustentável para os cidadãos;
- XIII - melhorar a infraestrutura destinada à circulação de pedestres e ao sistema ciclovitário;
- XIV - promover a integração entre os entes públicos para a melhor implementação da política metropolitana de mobilidade;
- XV - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade na Região Metropolitana.

Parágrafo único Para os fins do disposto neste artigo, nas prioridades e incentivos destinados ao uso coletivo de transporte, deverão ser cumpridos os requisitos de acessibilidade estabelecidos em legislação específica.

CAPÍTULO III DO PLANO DE MOBILIDADE DA REGIÃO METROPOLITANA DO VALE DO RIO CUIABÁ

Art. 8º O PlanMob-VRC contempla os seguintes objetivos estratégicos:

- I - promover a melhoria dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade na Região Metropolitana;
- II - integrar a política metropolitana de mobilidade com as respectivas políticas setoriais, de forma a assegurar melhores condições de mobilidade, acessibilidade e conectividade em toda a Região Metropolitana;
- III - incentivar o uso de energias renováveis e menos poluentes;
- IV - promover a segurança no trânsito;
- V - tornar a mobilidade metropolitana um fator positivo para o desenvolvimento dos Municípios e do Estado de Mato Grosso;
- VI - tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social.

Art. 9º Para viabilizar as estratégias definidas nesta Lei Complementar, poderão ser adotados instrumentos de gestão, tais como:

- I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em zonas e horários predeterminados, de acordo com projetos e estudos submetidos à discussão pública;
- II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;
- III - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e aos modos de transporte não motorizados;



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

IV - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, em especial das cargas perigosas;

V - monitoramento e controle das emissões dos poluentes atmosféricos e dos gases de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade da qualidade do ar constatada;

VI - priorização das obras relacionadas à ampliação do sistema viário, associada à implantação da rede estrutural do transporte público coletivo.

CAPÍTULO IV SISTEMA VIÁRIO DE INTERESSE METROPOLITANO (SIVIM)

Art. 10 Fica instituído o Sistema Viário de Interesse Metropolitano (SIVIM), que é composto por um conjunto de rodovias e vias urbanas que atendem aos interesses metropolitanos.

Parágrafo único O SIVIM é um sistema estruturado, constituído por uma rede integrada de rodovias e vias urbanas que suportam o transporte coletivo metropolitano e intermunicipal e o tráfego de ligação intermunicipal e de passagem.

Art. 11 As ações propostas para o SIVIM compreendem:

§ 1º Ampliação da malha viária de características urbanas, com novas vias e a ampliação da capacidade de vias atuais, mediante a execução de soluções indicadas por estudos técnicos.

§ 2º Instituição de novas vias, a recuperação, manutenção adequada, conservação, execução de obras de melhoria e ampliação da capacidade, disponibilização de sinalização horizontal e vertical e demais dispositivos de segurança, implantação, adequação, regularização e manutenção dos acostamentos, acessos e faixas de domínio das rodovias estaduais de interesse metropolitano.

§ 3º Ampliação e melhorias das ciclovias e da sinalização pertinente, bem como o estabelecimento de uma malha cicloviária conectada entre si e com as redes cicloviárias locais, observadas as seguintes diretrizes:

I - criação da Rede Cicloviária Estrutural, composta pelo conjunto de intervenções no sistema viário conectadas e destinadas à circulação de bicicletas na área metropolitana, que deverá ser implantada em faixas viárias, urbanas e rodoviárias, passeios ou logradouros públicos;

II - estímulo ao uso utilitário da bicicleta como complemento do transporte coletivo, bem como para viagens pendulares de curta e média distâncias e, também, para atividades desportivas e de lazer;



SSL
Fls. 07
Rub. JBR

GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

III - constituição de um espaço viário adequado e seguro para a circulação de bicicletas, contemplando ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas em consonância com função desejada e disponibilidade viária;

IV - provisão de infraestrutura adequada e segura para estacionamento e guarda de bicicletas nos polos geradores de viagens e nos equipamentos urbanos dos sistemas de transporte coletivo;

V - gestão dos conflitos da circulação urbana com prioridade aos meios de transporte coletivo e não motorizados e organização da circulação ciclovitária de maneira eficiente, com ênfase na segurança e na defesa da vida; e

VI - pintura das faixas cicláveis; estabelecimento e manutenção da sinalização horizontal e vertical de orientação, advertência e regulamentação e a implantação de pórticos localizados especialmente nos extremos dos trechos ciclovitários.

§ 4º Elaboração de um Plano de Segurança Viária e o estabelecimento de campanhas de segurança permanentes, com o envolvimento dos órgãos competentes, na esfera estadual e municipais;

§ 5º Elaboração de um Plano Metropolitano de Logística;

§ 6º Ampliação da participação modal dos transportes coletivos, por meio do fortalecimento da integração metropolitana, observadas as seguintes diretrizes:

I - implantação de equipamentos de integração que possibilitem suprir a necessidade de atendimento do transporte intermunicipal e, concomitantemente, o turismo rodoviário; e

II - criação de um sistema integrado e uniformizado de informações ao usuário do transporte coletivo metropolitano.

Art. 12 A instituição do SIVIM tem como objetivos:

I - estabelecer diretrizes voltadas à circulação, com foco na gestão de velocidades, segurança viária e na garantia de condições adequadas para que os fluxos viários locais e intermunicipais se deem em condições de fluidez e segurança;

II - propor intervenções visando melhorias na infraestrutura viária segundo as diretrizes gerais e específicas;

III - subsidiar a formulação de planos de investimentos e a interlocução com organismos de financiamento;

IV - estimular programas conjuntos e convênios entre o Estado e municípios, para a realização de intervenções que promovam o interesse da Região Metropolitana;

V - estabelecer uma base viária adequada para a obtenção de indicadores de circulação (sinistros de trânsito, velocidade, nível de serviço, congestionamentos e



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

outros) que possam ser acompanhados ao longo do tempo, subsidiando a gestão da circulação entre todos os entes;

VI - promover um processo de avaliação contínua de desempenho, em períodos não superiores a cada 12 (doze) meses.

CAPÍTULO V DA IMPLEMENTAÇÃO E EXECUÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE METROPOLITANA

Art. 13 O Plano de Mobilidade Metropolitana tem por objetivo assegurar a ampla mobilidade de pessoas e mercadorias, promovendo a melhoria da qualidade de vida da população e contribuindo para a dinamização da economia e da produtividade geral da Região Metropolitana, mediante a execução da integração da mobilidade na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá e das calçadas planas.

Art. 14 Na execução do Plano de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá deverão ser observadas as seguintes diretrizes:

- I - mobilidade universal;
- II - plena acessibilidade, considerando seus aspectos macro e micro;
- III - segurança viária;
- IV - valorização do transporte público em relação ao transporte particular;
- V - integração dos transportes municipais e intermunicipais, nos aspectos físico, tarifário, operacional e institucional, respeitando-se o contrato de concessão vigente expedido pelo Estado, categoria básica, operado com veículos apropriados à implantação de bilhetagem eletrônica;
- VI - redução dos impactos socioambientais decorrentes dos transportes;
- VII - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;
- VIII - modicidade tarifária no transporte público;
- IX - gestão democrática, transparente e integrada das cidades e da metrópole.

Art. 15 O PlanMob-VRC estrutura-se nos seguintes programas:

- I - Programas relacionados com as rodovias do SIVIM;
- II - Programas relacionados com vias urbanas do SIVIM;
- III - Programas ciclovitários;
- IV - Programa de Segurança Viária;
- V - Programa de Logística;
- VI - Programas de Transporte Público Coletivo Urbano.

Art. 16 A implementação do PlanMob-VRC se dará por meio dos programas, cada um contendo um conjunto de ações e subações.



SSL
Fls. 09
Rub. JER

GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

§ 1º As ações e subações que integram cada programa estão relacionadas nos Anexos II e III desta Lei Complementar.

§ 2º Outros projetos e ações poderão ser integrados a qualquer tempo aos programas relacionados no *caput*, desde que em consonância com as diretrizes gerais e específicas estabelecidas nesta Lei Complementar.

§ 3º Os relatórios técnicos que integram o PlanMob-VRC e o diagnóstico do sistema de mobilidade urbana utilizados como referenciais para a sua elaboração serão tornados públicos mediante publicação no site oficial do Estado de Mato Grosso.

CAPÍTULO VI DA GOVERNANÇA DO PLANO DE MOBILIDADE METROPOLITANA

Art. 17 Fica criada, no âmbito do Conselho Deliberativo Metropolitano do Vale do Rio Cuiabá - CODEM/VRC, a Câmara Setorial de Mobilidade Metropolitana – CSMM/VRC, instância de governança estratégica do PlanMob-VRC, de caráter permanente, que visa alcançar os princípios, diretrizes e objetivos estabelecidos, sobretudo para a eficácia do PlanMob-VRC, competindo-lhe:

I - propor os programas de que trata o art. 15, no prazo de 36 (trinta e seis) meses contados a partir da publicação desta Lei Complementar, os quais deverão ser objeto de deliberação do Conselho Pleno do CODEM/VRC;

II - promover e monitorar a execução do PlanMob-VRC, seus programas e ações, em articulação com os órgãos e entidades estaduais e municipais envolvidos;

III – submeter ao CODEM/VRC proposta de seu regimento interno;

IV - exercer outras atribuições delegadas pelo CODEM/VRC.

§ 1º A composição da CSMM/VRC será definida pelo CODEM/VRC, nos termos de seu Regimento Interno.

§ 2º A fim de incentivar o seu caráter técnico e facilitar seu funcionamento, é vedada a indicação de membro que esteja no exercício de cargo eletivo.

§ 3º Terão direito a voz nos debates representantes da sociedade civil e da academia, cuja contribuição seja considerada de interesse, nos termos do regimento.

CAPÍTULO VII MONITORAMENTO E REVISÃO

Art. 18 O monitoramento do PlanMob-VRC, de competência do Conselho Deliberativo do Vale do Rio Cuiabá, abrangerá seus programas e ações, e ocorrerá:



SSL
Fis. 30
Rub. J.R.

GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

I - semestralmente, em relação ao atingimento e observância dos princípios, diretrizes e objetivos nas políticas públicas relacionadas à mobilidade na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá;

II - anualmente, em relação aos indicadores e às metas dos objetivos e das entregas constantes dos programas e ações e medidas institucionais e normativas implementadas no período.

Art. 19 As ações e planos elaborados por órgãos estaduais e municipais, abrangidos pelo PlanMob-VRC, devem ser elaborados e estarem compatíveis com os princípios, diretrizes e objetivos do PlanMob-VRC.

Art. 20 O Plano de Mobilidade Metropolitano tem vigência de 10 (dez) anos e poderá ser revisto a qualquer tempo mediante proposta do Conselho Deliberativo Metropolitano da Região do Vale do Rio Cuiabá - CODEM/VRC, com participação efetiva da instância metropolitana e dos Municípios membros, assegurada a participação de associações representativas no processo.

Art. 21 As revisões periódicas do PlanMob-VRC deverão ser precedidas da realização de diagnóstico e de prognóstico das condições de mobilidade na Região Metropolitana, contemplando minimamente:

I - análise dos modos, dos serviços e da infraestrutura de transporte, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos no PlanMob-VRC, considerando a avaliação de progresso de indicadores de desempenho;

II - avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que deverão considerar horizontes de curto, médio e longo prazos.

Art. 22 Sem prejuízo de outros instrumentos de participação da sociedade civil no planejamento, na fiscalização e na avaliação do PlanMob-VRC, poderão ser adotados:

- I - ouvidorias nos órgãos responsáveis pela gestão da mobilidade urbana;
- II - audiências públicas;
- III - consultas públicas;
- IV - reuniões setoriais.

CAPÍTULO VIII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 23 O Poder Público deverá elaborar, no prazo de 36 (trinta e seis) meses contados a partir da publicação desta Lei Complementar:

- I - o Plano de Segurança Viária,
- II - o Plano Metropolitano de Logística;



SSL
Fls. 11
Rub. J.R.

GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

III - o Plano de Orientação de Tráfego.

Art. 24 O Plano de Segurança Viário deverá contemplar, no mínimo, as seguintes temáticas:

- I - gestão da segurança viária;
- II - mobilidade urbana desenho das ruas e engenharia;
- III - legislação e fiscalização;
- IV - gestão das velocidades;
- V - atendimento e cuidado pós-acidentes;
- VI - comunicação, educação e capacitação.

Parágrafo único O Plano de Segurança Viária deverá contemplar ações para alcançar os seguintes objetivos:

- I - redução do índice de mortes no trânsito;
- II - participação maior dos modos ativos e redução de mortes de pedestres e ciclistas;
- III - redução das mortes de motociclistas;
- IV - redução da quantidade de veículos que trafegam acima da velocidade regulamentada;
- V - tolerância zero com a direção por pessoas que tenham consumido bebidas alcoólicas ou tenham usado entorpecentes;
- VI - redução das mortes decorrentes de acidentes com ônibus;
- VII - garantir, por meio de ações educativas e de fiscalização, do uso de equipamentos de segurança por motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres.

Art. 25 O Plano Metropolitano de Logística deverá considerar a ampliação do fluxo de cargas, visando mitigar os efeitos da circulação de veículos de carga de maior porte.

Art. 26 O Plano de Orientação de Tráfego deverá considerar uma sinalização adequada, a fim de oferecer aos seus usuários informações sobre rotas, principalmente nas vias secundárias, abrangendo atrativos turísticos.

Art. 27 Fica o Poder Executivo autorizado a instituir a Agência de Regulação da Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (ARMob-VRC), com sede e foro na Capital do Estado, sob a forma de autarquia em regime especial para exercer o planejamento, a coordenação, fiscalização, monitoramento, controle e publicidade, para fins de viabilização dos instrumentos de desenvolvimento integrado das políticas de mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, respeitadas as competências municipais e a legislação vigente.



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

Parágrafo único A ARMob-VRC é dotada de regime autárquico especial, caracterizado pela independência administrativa, autonomia financeira e funcional e mandato fixo de seus dirigentes.

Art. 28 O Poder Público poderá editar outros atos normativos com o objetivo de garantir a eficácia e a efetividade das disposições do PlanMob-VRC.

Art. 29 Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas às disposições em contrário.

Palácio Paiaguás, em Cuiabá, 15 de outubro de 2025, 204º da Independência e 137º da República.

MAURO MENDES
Governador do Estado



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

ANEXO I – SISTEMA VIÁRIO DE INTERESSE METROPOLITANO - SIVIM

O Sistema Viário de Interesse Metropolitano - SIVIM, no âmbito urbano, é formado por 23 trechos dos municípios de Cuiabá e Várzea Grande, totalizando, aproximadamente, 170 quilômetros, identificados na Figura 1 e descritos na Tabela 1, abaixo, além das vias dos demais municípios da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, o que totaliza uma extensão de, aproximadamente, 180 quilômetros.

Além disso, o SIVIM também é formado por segmentos rodoviários que se desenvolvem na área urbana. Assim, considerando as rodovias que atendem as conexões entre os municípios, com uma extensão de 1.439,10 km, o SIVIM atual totaliza 1.608,58 km.

Figura 1: Viário Urbano de Interesse Metropolitano – Cuiabá e Várzea Grande



Fonte: Elaboração própria

Tabela 1: Viário Urbano de Interesse Metropolitano atual – Cuiabá e Várzea Grande

Trecho	Via de Referência	Extensão (km)
1	Av. República do Líbano	8,06
2	Av. Rubens de Mendonça	10,90
3	Av. Dante Martins de Oliveira	8,63



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO



Trecho	Via de Referência	Extensão (km)
4	Av. Arquimedes Pereira Lima	8,89
5	Av. Fernando Corrêa da Costa	10,80
6	Av. Projetada	6,35
7	Av. Beira Rio	5,63
8	Av. Tancredo Neves	4,35
9	Av. Manoel José de Arruda	6,74
10	Av. Getúlio Vargas	8,95
11	Av. Antártica	5,48
12	Av. Miguel Sutil	15,69
13	Rod. Mário Andreazza	9,79
14	Av. Aleixo Ramos da Conceição	3,97
15	Av. da FEB	5,51
16	Av. Murilo Domingos	7,27
17	Av. Leôncio Lopes de Miranda	3,24
18	Av. Frei Coimbra	5,43
19	Av. Filinto Muller	7,20
20	Av. Júlio Muller	8,97
21	Av. Couto Magalhães	2,82
22	Av. Alzira Santana	10,23
23	Av. Doutor Paraná	4,58
Total		169,48

Fonte: Elaboração própria

Consideradas as ações propostas de ampliação da malha viária, conforme indicativos técnicos, o SIVIM passará por uma expansão de mais 34,6 km, que visa ampliar a conectividade da malha urbana, especialmente contribuindo para a ligação com o Rodoanel, em implantação, e a implantação da Av. Contorno Leste que, na prática, configurar-se-á como um segundo anel interno, concêntrico ao anel conformado pela Av. Miguel Sutil.

Tabela 2: Programa VIM-02 – Novas Vias e Conexões

Ação	Via	Trecho	Extensão (km)
VIM-02-01	Av. Dante Oliveira	Estrada do Coxipó / Rodoanel	6,4
VIM-02-02	Av. das Torres	Av. V2 / Rodoanel	4,3



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

Ação	Via	Trecho	Extensão (km)
VIM-02-03	Av. Contorno Leste	BR-364 / MT-251	17,4
VIM-02-04	Florais do Vale	Av. dos Florais / Rodoanel	1,5
VIM-02-05*	Av. Uruguai	Santa Rosa / Loteamento Pq das Águas	2,8
VIM-02-06	Passagem da Conceição	Estrada da Guarita / Rodoanel	2,2
Total			34,6

Figura 2: Programa VIM-02 – Novas Vias e Conexões



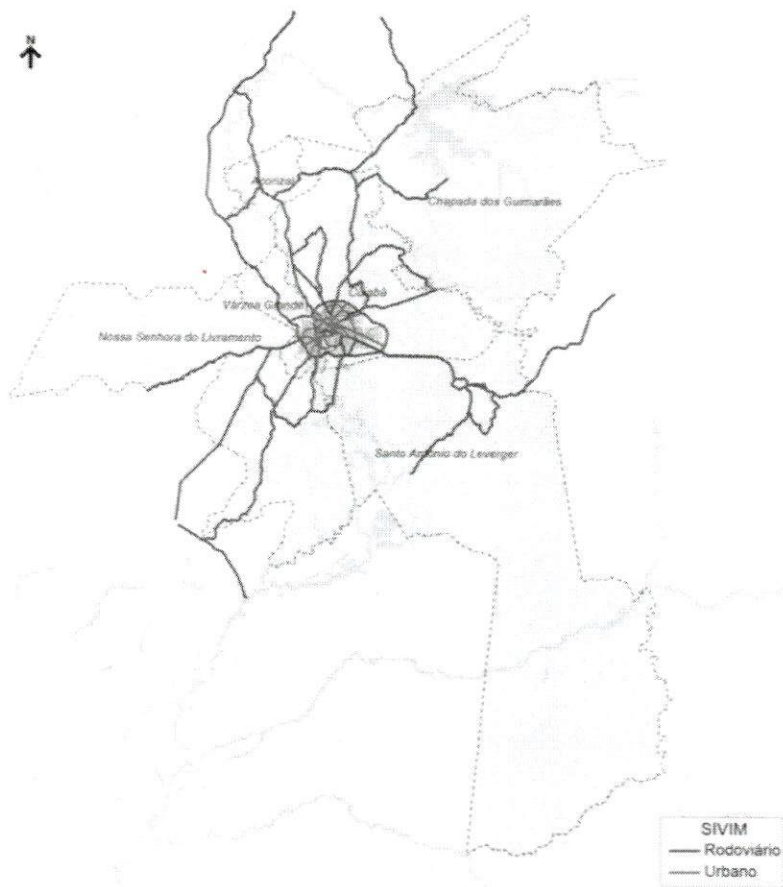
Levando em conta que se projeta também a ampliação da malha rodoviária de interesse metropolitano em 80 km, a extensão total do SIVIM alcançará 1.723,20 km, conforme a seguir.



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

SSL
Fis. 16
Rub. 162

Figura 3: Configuração final do SIVIM com as vias atuais e projetadas





SSL
Fls. 17
Rub. For

GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

Figura 4: Detalhe do SIVIM com a apresentação das vias urbanas na conurbação Cuiabá – Várzea Grande





GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

SSL
Fls. 18
Rub. JBR

ANEXO II – PROGRAMAS E AÇÕES

PROGRAMAS E AÇÕES PARA O SIVIM

As ações propostas para o SIVIM, além de instituí-lo, compreendem a ampliação da malha viária de característica urbana, com novas vias e a ampliação da capacidade de vias atuais, mediante duplicações.

São propostos três programas para o SIVIM:

- Programa VIM-01: Instituição do Sistema Viário de Interesse Metropolitano, com uma ação única;
- Programa VIM-02: Novas Vias e Conexões Urbanas, com seis ações
- Programa VIM-03: Duplicação de Vias Urbanas, com sete ações.

Destarte, são propostas 14 ações relacionadas com o SIVIM, que são relacionadas nos próximos subitens e apresentadas no Anexo III deste documento.

Programa VIM-01 – Instituição do Sistema Viário de Interesse Metropolitano

A proposta de definição de um conjunto de vias – rodovias e vias urbanas – que atendem aos interesses metropolitanos, visa estabelecer um modo organizado de atuação do Estado e dos municípios na promoção de intervenções no sistema viário com foco não só nos interesses locais, como nos do conjunto dos municípios da região metropolitana.

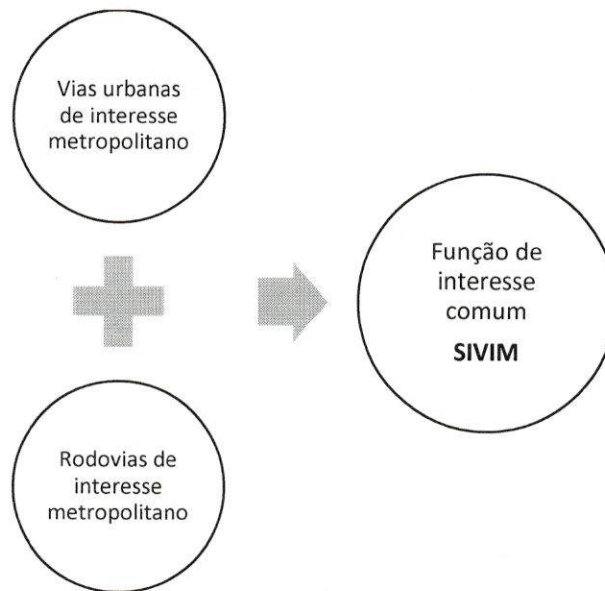
De fato, a atividade de prover maior eficiência e qualidade ao transporte público, essencialmente realizado por ônibus, conduz naturalmente o Estado a olhar para a infraestrutura onde ela se dá: o sistema viário, a partir das necessidades de provisão de capacidade para garantir fluidez e segurança, em um ambiente cuja jurisdição é constitucionalmente do Município que o contém, mas que suporta também a mobilidade metropolitana das pessoas e bens, materializada no tráfego dos transportes coletivos intermunicipais e de passagem, respectivamente.

Ao conjunto de vias que atende a definição acima, foi dada a denominação de Sistema Viário de Interesse Metropolitano – SIVIM, cuja institucionalização é uma ação programática do Plano de Mobilidade.

A institucionalização do SIVIM configura-se como uma Função Pública de Interesse Comum, sendo perfeitamente adequada à luz do Estatuto da Metrópole a sua concepção e gestão no ambiente de Governança Metropolitana vigente. Afinal, o SIVIM se apresenta dialeticamente como um poderoso vetor de consolidação da própria Governança Metropolitana que, dentre outras atribuições, o contém, além de se constituir como elemento de afirmação da própria identidade da Região Metropolitana.



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO



O SIVIM pode ser entendido como um sistema estruturado, constituído por uma rede integrada, com lógica em sua formulação conceitual e no ordenamento da ocupação do território metropolitano, permitindo identificar, objetivamente, a função de cada via que compõe o seu conjunto.

O SIVIM é configurado, portanto, pelas rodovias e vias urbanas que suportam o Transporte Coletivo Metropolitano e Intermunicipal e o tráfego de ligação intermunicipal e de passagem.

A instituição do SIVIM tem como objetivos:

1. Estabelecer diretrizes voltadas à circulação, com foco na segurança viária e na garantia de condições adequadas para que os fluxos viários locais e intermunicipais se deem em condições de fluidez;
2. Propor intervenções visando melhorias na infraestrutura viária segundo as diretrizes gerais e específicas;
3. Subsidiar a formulação de planos de investimentos e a interlocução com organismos de financiamento;
4. Estimular programas conjuntos e convênios entre os entes;
5. Estabelecer uma base viária adequada para a obtenção de indicadores de circulação (sinistros de trânsito, velocidade, nível de serviço, congestionamentos) que possam ser acompanhados ao longo do tempo, subsidiando a gestão da circulação entre todos os entes;



SSL
Fls. 20
Rub. JBR

GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

6. Processo de avaliação contínua de desempenho.

Dessa forma, a ação relacionada ao Sistema Viário de Interesse Metropolitano é a instituição do SIVIM, gestado, produzido e deliberado no ambiente de gestão metropolitana.

O SIVIM em sua configuração atual deverá observar a relação de vias identificadas no Diagnóstico do Plano de Mobilidade. Todavia, considerando as ações propostas de ampliação da malha viária, haverá uma expansão da quantidade de vias urbanas e da extensão do SIVIM, projetado para 34,6 km. Levando em conta que se projeta também a ampliação da malha rodoviária de interesse metropolitano em 80 km, a extensão total do SIVIM alcançará 1.723,20 km.

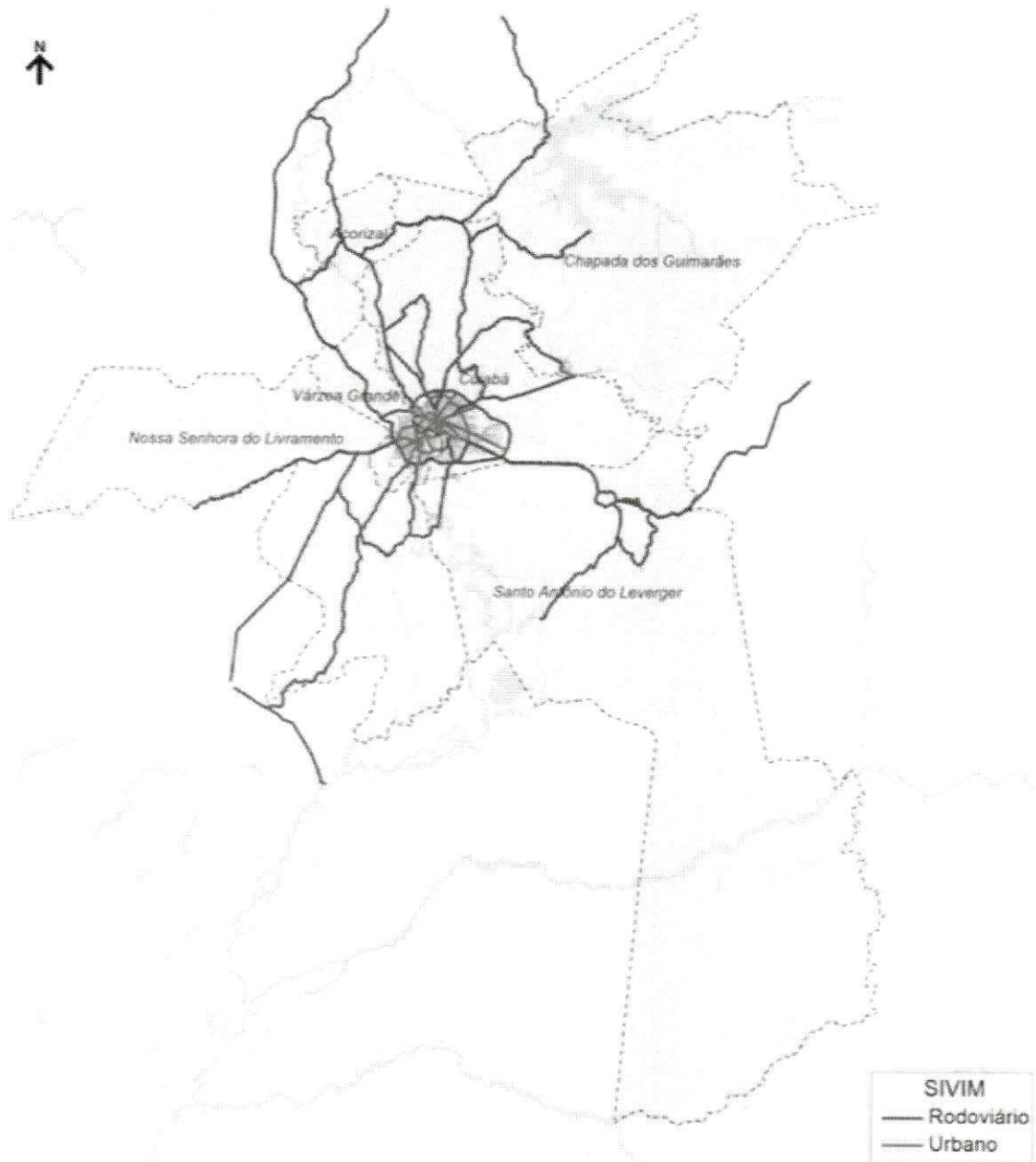
As duas figuras apresentadas a seguir permitem a visualização da configuração projetada para o SIVIM.



SSL
Fls. 21
Rub. <i>For.</i>

GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

Figura 1: Configuração final do SIVIM com as vias atuais e projetadas





GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

SSL
Fls. 22
Rub. JPR

Figura 2: Detalhe do SIVIM com a apresentação das vias urbanas na conurbação Cuiabá – Várzea Grande



Programa VIM-02 – Novas Vias e Conexões

O Programa VIM-02 contempla seis ações que visam ampliar a conectividade da malha urbana, especialmente buscando a ligação desta com o Rodoanel em implantação e propondo a implantação da Av. Contorno Leste que, na prática, configurar-se-á como um segundo anel interno, concêntrico ao anel conformado pela Av. Miguel Sutil.

O Programa adicionará à malha urbana da RMVRC mais 34,6 km de vias.



SSL
Fls. 23
Rub. JBR

GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

Tabela 1: Programa VIM-02 – Novas Vias e Conexões

Ação	Via	Trecho	Extensão (km)
VIM-02-01	Av. Dante Oliveira	Estrada do Coxipó / Rodoanel	6,4
VIM-02-02	Av. das Torres	Av. V2 / Rodoanel	4,3
VIM-02-03	Av. Contorno Leste	BR-364 / MT-251	17,4
VIM-02-04	Floraís do Vale	Av. dos Floraís / Rodoanel	1,5
VIM-02-05*	Av. Uruguai	Santa Rosa / Loteamento Pq das Águas	2,8
VIM-02-06	Passagem da Conceição	Estrada da Guarita / Rodoanel	2,2
Total			34,6

Figura 3: Programa VIM-02 – Novas Vias e Conexões



Programa VIM-03 – Duplicação de Vias

O Programa VIM-03 contempla sete ações que visam ampliar a capacidade viária da malha urbana.

As obras produzidas à época da Copa do Mundo, há cerca de dez anos, sem dúvida ampliaram a conectividade e a capacidade da malha viária urbana da Região Metropolitana, corrigindo muitos gargalos há época existentes. Decerto, este fato simplificou bastante o rol de propostas deste Plano de Mobilidade. Todavia, o Programa agora proposto visa, sobretudo, corrigir alguns problemas que remanesceram àquele advento.



SSL
Fls. 24
Rub. J.R.

GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

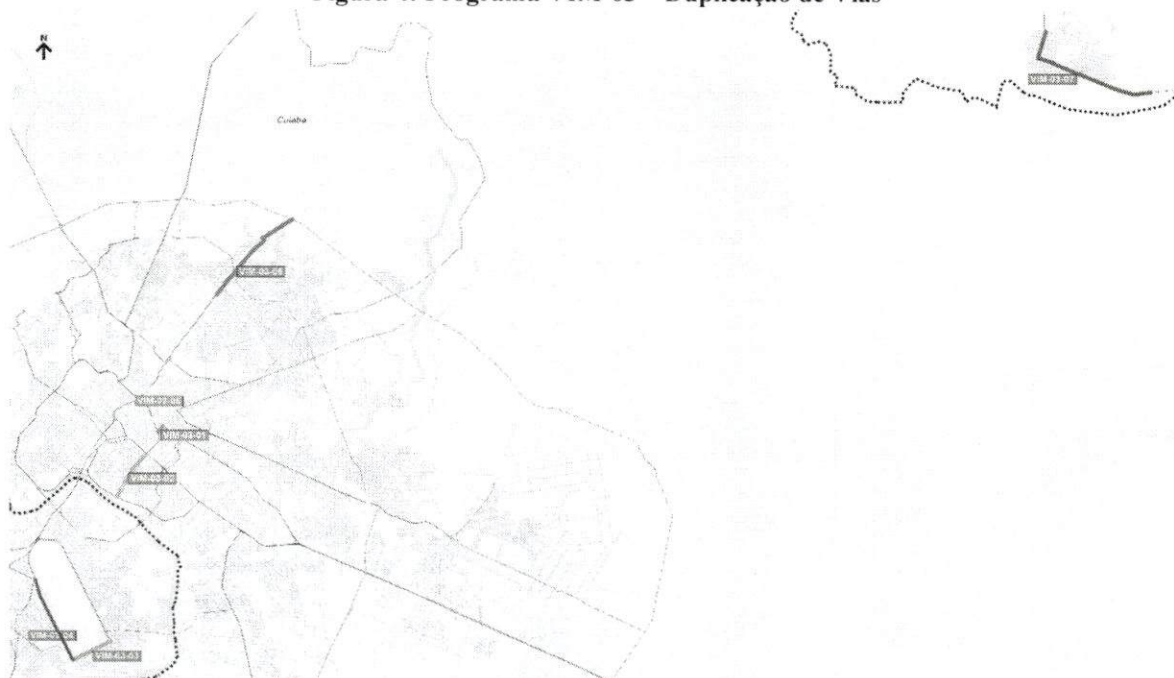
Tabela 2: Programa VIM-03 – Duplicação de Vias

Ação	Objeto	Trecho	Extensão (km)
VIM-03-01	Av. Archimedes	Av. Archimedes / Av. Miguel Sutil	0,3
VIM-03-02 ^[1]	Av. Miguel Sutil	Av. Fernando Corrêa / Av. Beira Rio	2,0
VIM-03-03	Av. São Gonçalo	Av. Pref. Murilo Domingos / Estrada P	1,7
VIM-03-04	Av. João Ponce de Arruda	Rotatória da Av. Filinto Muller / Rua São Gonçalo	3,4
VIM-03-05	Av. Dante Oliveira	Av. das Torres / Av. Miguel Sutil	1,0
VIM-03-06	Av. Hist. Rubens Mendonça	Rua Maués / Rodoanel	4,3
VIM-03-07	MT-251 – Chapada dos Guimarães	Trecho Urbano de Chapada dos Guimarães	4,5
Total			17,2

[1] Considerando que a legislação de hierarquia viária de Cuiabá e Várzea Grande prevê uma nova ponte sobre o Rio Cuiabá neste segmento, caberá nos estudos/projetos desta ação a avaliação da viabilidade de sua execução.

Assim concebido, o Programa VIM-03 agrega 16,7 km de vias duplicadas à malha viária urbana de Cuiabá, Várzea Grande e Chapada dos Guimarães.

Figura 4: Programa VIM-03 – Duplicação de Vias





GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

7. PROGRAMAS E AÇÕES PARA AS RODOVIAS

As ações propostas para as rodovias de interesse metropolitano foram agrupadas em sete programas, dos quais três são programas com ações específicas por segmento da malha rodoviária e quatro são programas gerais, que abrangem a totalidade da malha rodoviária.

Os programas com ações específicas são:

1. Programa ROD-01: Duplicação de Rodovias, com seis ações;
2. Programa ROD-02: Novas Rodovias e Conexões, com quatro ações;
3. Programa ROD-03: Pavimentação, com doze ações.

Os programas com ações gerais são:

1. Programa ROD-04: Programa de acostamentos
2. Programa ROD-05: Programa de acessos
3. Programa ROD-06: Programa de faixas de domínio
4. Programa ROD-07: Plano de Orientação de Tráfego

Deste modo, são propostas 26 ações relacionadas com o sistema rodoviário, que são relacionadas nos próximos subitens e apresentadas no Anexo III deste documento.

Programa ROD-01 – Duplicação de Rodovias

O Programa ROD-01 contempla seis ações distribuídas entre rodovias federais e estaduais, conforme relação da Tabela 1.

São ações que compreendem a execução de obras de infraestrutura rodoviária, como terraplanagem, drenagem, pavimentação, obras de arte correntes e sinalização, visando ampliar a capacidade da malha rodoviária, contribuindo dessa forma para melhorar a fluidez e assegurar a segurança viária. A extensão total do programa é de 319,0 km de rodovias.

Tabela 3: Programa ROD-01 – Duplicação de rodovias

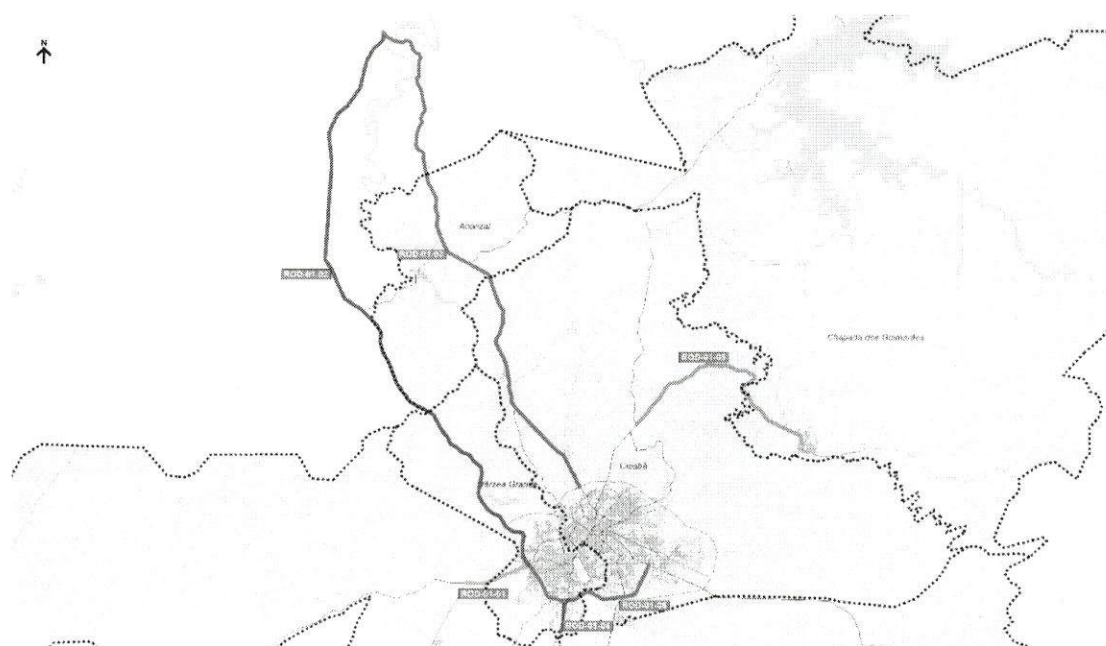
Ação	Via	Trecho	Extensão (km)
ROD-01-01	BR-070	Trevo do Lagarto / Entroncamento MT-060	14,0
ROD-01-02	BR-364	Trevo do Lagarto / Rosário Oeste	113,0
ROD-01-03	MT-010	Rodoanel Contorno Norte / Rosário Oeste	99,7
ROD-01-04	MT-050	Rodovia dos Imigrantes / Praia Grande	20,0



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

Ação	Via	Trecho	Extensão (km)
ROD-01-05	MT-251	Trevo MT-351 / Chapada dos Guimarães	44,3
ROD-01-06	Rodovia dos Imigrantes	Trevo do Lagarto / BR-364	28,0
Total			319,0

Figura 5: Vias abrangidas no Programa ROD-01 de duplicação de rodovias



Programa ROD-02 – Novas Rodovias e Conexões

O Programa ROD-02 contempla quatro ações de ampliação da malha rodoviária em 80 km, com a finalidade de proporcionar a redução de percursos, reduzir a utilização do sistema viário em regiões urbanizadas ou prover novas alternativas de ligações já existentes, como é o caso da ligação da Capital com Chapada dos Guimarães via MT-030 – Ação ROD-03-03.

Além do novo acesso mencionado acima, destaca-se que as novas vias serão importantes no ordenamento da circulação de veículos de carga de grande porte que demandarão com maior intensidade as rodovias da RMVRC em virtude da futura construção do Terminal Ferroviário nas proximidades de Cuiabá. Ressalta-se, também, que a Ação ROD-02-02 contempla a construção de uma nova ponte sobre o Rio Cuiabá.

Tabela 4: Programa ROD-02 – Novas rodovias e conexões

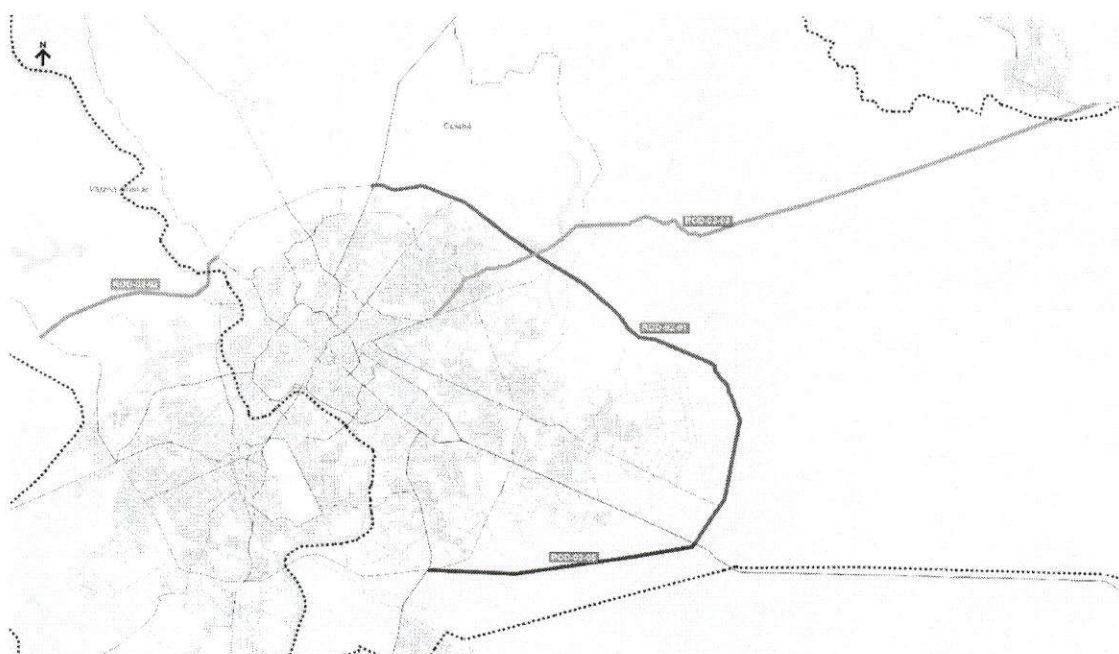
Ação	Via	Trecho	Extensão (km)
ROD-02-01	Rodoanel Contorno Leste	MT-251 / BR-364	25,0
ROD-02-02	Rodoanel Contorno Oeste	MT-400 / Rodovia dos Imigrantes	10,0



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

ROD-02-03	MT-030	Av. Dante de Oliveira / Chapada dos Guimarães	35,0
ROD-02-04	Rodovia dos Imigrantes	MT-040 / BR-364 (Após Distrito Industrial)	10,0
Total			80,0

Figura 6: Vias abrangidas no Programa ROD-02 de ampliação da malha rodoviária



Na figura acima, pode-se observar que, além das implantações do Contorno Oeste e da duplicação da Rodovia dos Imigrantes (obra do Programa ROD-01), haverá um anel viário completo, mais distante das vias urbanas, favorável, portanto, para a circulação dos veículos de passagem, especialmente de caminhões.

Programa ROD-03 – Pavimentação

Este programa contempla 12 ações de obras de pavimentação de estradas municipais, em uma extensão de 374,2 km. São ações que visam melhorar as condições da malha rodoviária, de forma a proporcionar mais conforto, rapidez e segurança nos deslocamentos metropolitanos

Tabela 5: Programa ROD-03 – Pavimentação

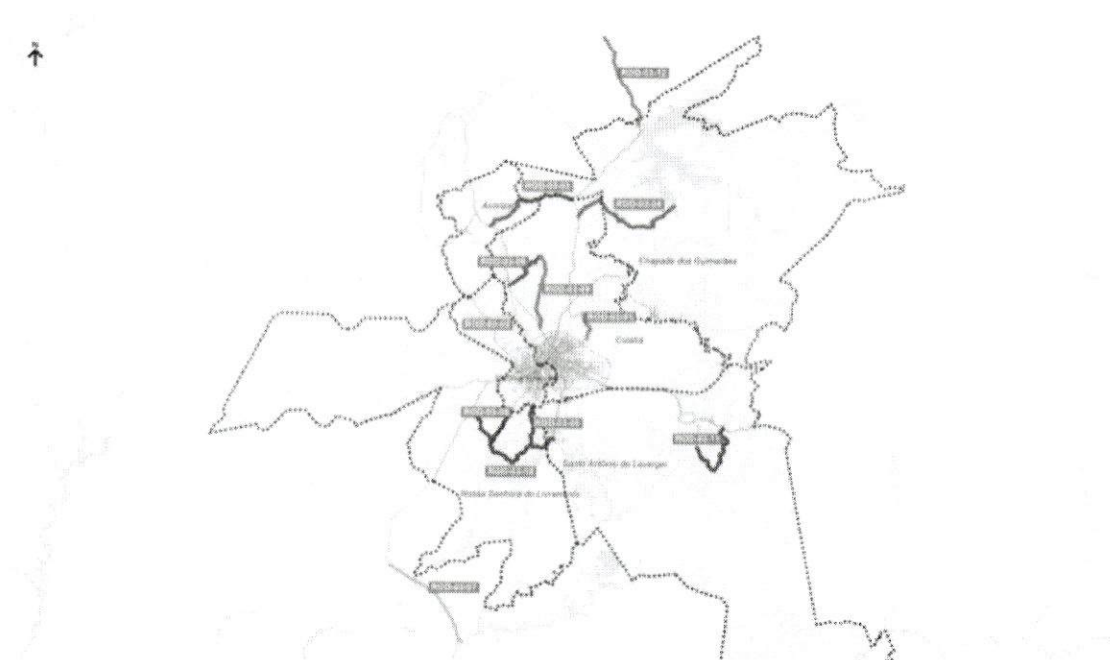
Ação	Via	Trecho	Extensão (km)
ROD-03-01	Estrada do Jurumirim	MT-030 / Coxipó do Ouro	10,0
ROD-03-02	MT-400	Distrito de Sucuri / MT-010	20,0
ROD-03-03	MT-246	MT-010 / MT-351 Norte	39,0
ROD-03-04	MT-246	MT-351 Norte / Reserva do Babaçu (Lago do Manso)	45,0



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

ROD-03-05	MT-050	Praia Grande / MT-452	45,0
ROD-03-06	MT-351 Sul	Ribeirão dos Cocais / MT-452	12,0
ROD-03-07	MT-370	Poconé / Porto Cercado	40,0
ROD-03-08	MT-401	MT-010 / Distrito de Aguaçu	17,3
ROD-03-09	MT-402	MT-010 / MT-401 (Aguaçu)	27,5
ROD-03-10*	MT-452	Santo Antônio de Leverger / MT-040	50,0
ROD-03-11	MT-455	BR-364 / MT-361 (Agrovila Palmeiras)	32,0
ROD-03-12	MT-494	MT-361 / MT-241 (Pedras)	36,4
Total			374,2

Figura 7: Vias abrangidas no Programa ROD-03 de pavimentação



Programas complementares com ações gerais (ROD-04 a ROD-07)

Os quatro programas (ROD-04 a ROD-07) serão desenvolvidos em toda a malha rodoviária do SIVIM, abrangendo tanto a malha rodoviária estadual como a federal, num total de 1.439,1 km. Naturalmente, não haverá intervenções em toda esta extensão, mas toda ela deverá ser analisada em estudos específicos, para a identificação dos locais ou segmentos que, dependendo do programa, deverão ser objeto de ações localizadas.



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

Programa ROD-05 – Acessos

Este programa abrange intervenções que visam regularizar as condições dos acessos das rodovias do SIVIM e de estabelecimentos localizados em suas margens.

As intervenções compreendem a construção de faixas de aceleração e desaceleração de / para a rodovia, sinalização viária, implantação de separadores físicos entre a pista da rodovia e a área dos estabelecimentos, entre outras intervenções.

Tal qual no Programa ROD-04, são propostos estudos específicos de cada segmento da malha rodoviária, que poderão aproveitar as informações cadastrais elaboradas para o Plano de Mobilidade.

Programa ROD-06 – Faixas de Domínio

O programa contempla a regularização de ocupação de faixas de domínio na malha rodoviária do SIVIM, a fim de preservar a faixa de domínio.

Assim, é proposta uma análise criteriosa das situações existentes, até porque há a necessidade de serem levadas em considerações as características particulares de cada local, mediante vistorias e análise de documentação fundiária. A partir deste levantamento, deverão ser avaliadas as possíveis soluções de regularização, que podem incluir até mesmo a desativação ou realocação de edificações que estejam ocupando a faixa de domínio de modo irregular.

Programa ROD-07 – Plano de Orientação de Tráfego

Um adequado Plano de Orientação de Tráfego - POT, com uma abundante e adequada sinalização vertical, é fundamental para orientar a circulação na malha rodoviária, oferecendo aos seus usuários informações sobre as rotas a serem seguidas, principalmente nas vias secundárias, menos providas de acesso à internet para navegação por aplicativos de roteirização.

Em particular, o POT deverá abranger os atrativos turísticos, sendo fundamental para o apoio a esta atividade econômica.

Será necessária a elaboração de um estudo e projeto do POT para toda a malha rodoviária, seguida da priorização da implantação e a execução da sinalização.

PROGRAMAS E AÇÕES PARA O MODO CICLOVIÁRIO

Os programas e ações relativas à malha cicloviária no âmbito do SIVIM visam a ampliação e melhorias das condições da malha cicloviária e da sinalização pertinente, bem como o estabelecimento de uma malha cicloviária conectada entre si e com as redes cicloviárias locais.

É imprescindível que as ações agreguem a infraestrutura complementar, como paraciclos ou bicicletários nos locais comerciais que podem se constituir em pontos de apoio ao ciclista ao longo dos trechos cicloviários e a sinalização pertinente em todas as suas modalidades.



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO



Outro aspecto relevante é a adoção de elementos que promovam identidade e homogeneidade ao sistema cicloviário, favorecendo à sua percepção como um atributo qualificador da vida urbana na RMVRC e ao respeito dos regulamentos pelos ciclistas e por todos os demais atores do sistema de mobilidade. Nesta perspectiva, adquire importância a pintura das faixas cicláveis; a sinalização horizontal e vertical de orientação, advertência e regulamentação; a implantação de pórticos localizados especialmente nos extremos dos trechos cicloviários, dentre outros.

Considerando os elementos obtidos nas análises técnicas e as contribuições do processo de discussão social, as propostas do Plano de Mobilidade para o transporte cicloviário foram conceitualmente estruturadas em quatro programas, relacionados a seguir:

1. Programa CIC-01: Programa Implantação de Infraestrutura Cicloviária nas Rodovias Estaduais;
2. Programa CIC-02: Programa Implantação de Infraestrutura Cicloviária nas Vias Urbanas;
3. Programa CIC-03: Programa Trilhas Ciclísticas;
4. Programa CIC-04: Programa Sinalização de Advertência

Programa CIC-01 – Infraestrutura Cicloviária nas Rodovias Estaduais

A infraestrutura cicloviária proposta para as rodovias estaduais no âmbito do Programa CIC-01 contempla 350,7 km de extensão, das quais 239 km são ciclovias e 111,7 km são ciclofaixas.

A implantação da malha cicloviária proposta para as rodovias foi estruturada em 14 ações relacionadas na abaixo.

Tabela 6: Ações do Programa CIC-01

Ação	Objeto	Trecho	Extensão (km)	Tipologia
CIC-01-01	MT-010	Rodoanel Contorno Norte / Guia	23,6	Ciclovía
CIC-01-02	MT-040	Rod. Palmiro Paes de Barros / S. Antônio Leverger	24,5	Ciclovía
CIC-01-03	MT-050	Trevo Imigrantes / Praia Grande	7,4	Ciclovía
CIC-01-04	MT-251	Trevo MT-351 / Chapada dos Guimarães	45,0	Ciclovía
CIC-01-05	MT-351 Sul	Trevo Imigrantes / Ribeirão dos Cocais	12,2	Ciclovía
CIC-01-06	MT-361	BR-364 / MT-040	45,0	Ciclovía
CIC-01-07	MT-400	Av. Rondonópolis / MT-010	22,2	Ciclovía
CIC-01-08	MT-455	BR-364 / MT-361 (Agrovila Palmeiras)	31,6	Ciclovía
CIC-01-09	MT-402	MT-010 / MT-401 (Aguçu)	27,5	Ciclovía
CIC-01-10	MT-060	BR-070 / Nossa Senhora do Livramento	12,2	Ciclofaixa
CIC-01-11	MT-246	BR-364 / MT-010	20,3	Ciclofaixa

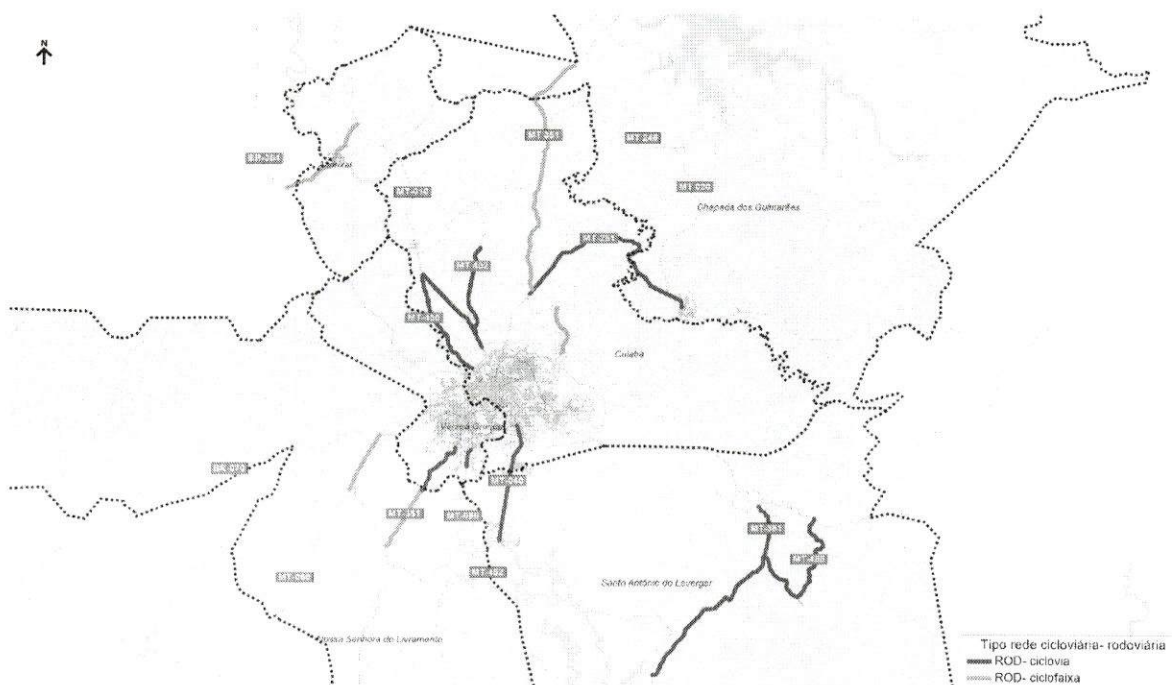


GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

CIC-01-12	MT-351 - Norte	MT-251 / MT-244 (Portinha)	49,6	Ciclofaixa
CIC-01-13	MT-351 - Sul	Ribeirão dos Cocaís / MT-452	13,6	Ciclofaixa
CIC-01-14	Est do Jurumirim	MT-030 / Coxipó do Ouro	16,0	Ciclofaixa
Total			350,7	

Os segmentos da malha cicloviária abrangidos pelo programa podem ser vistos na figura 9.

Figura 9: Identificação dos trechos da malha cicloviária proposta para as rodovias estaduais



Programa CIC-02 – Infraestrutura Cicloviária nas Vias Urbanas Metropolitanas

O Programa CIC-02 é similar ao Programa CIC-01, porém aplicado ao sistema viário urbano. São 22 ações que compreendem a implantação de 146,9 km de vias cicloviárias, das quais 23,3 km são ciclovias e 123,6 km de ciclofaixas. Ressalta-se que alguns dos trechos propostos já constam do Plano de Mobilidade de Cuiabá, recém-aprovado.

A Tabela 77 apresenta a relação das vias abrangidas pelo programa, que podem ser vistas na Figura 1010.

Tabela 7: Ações do Programa CIC-02

Ação	Objeto	Trecho	Extensão (km)	Tipologia
CIC-02-01	Duplicações e Novas Vias e Conexões	Relação do Programas VIM-02 e VIM-03	51,3	Ciclovias / Ciclofaixas
CIC-02-02	BRT	Dois Eixos	22,5	Ciclovias



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

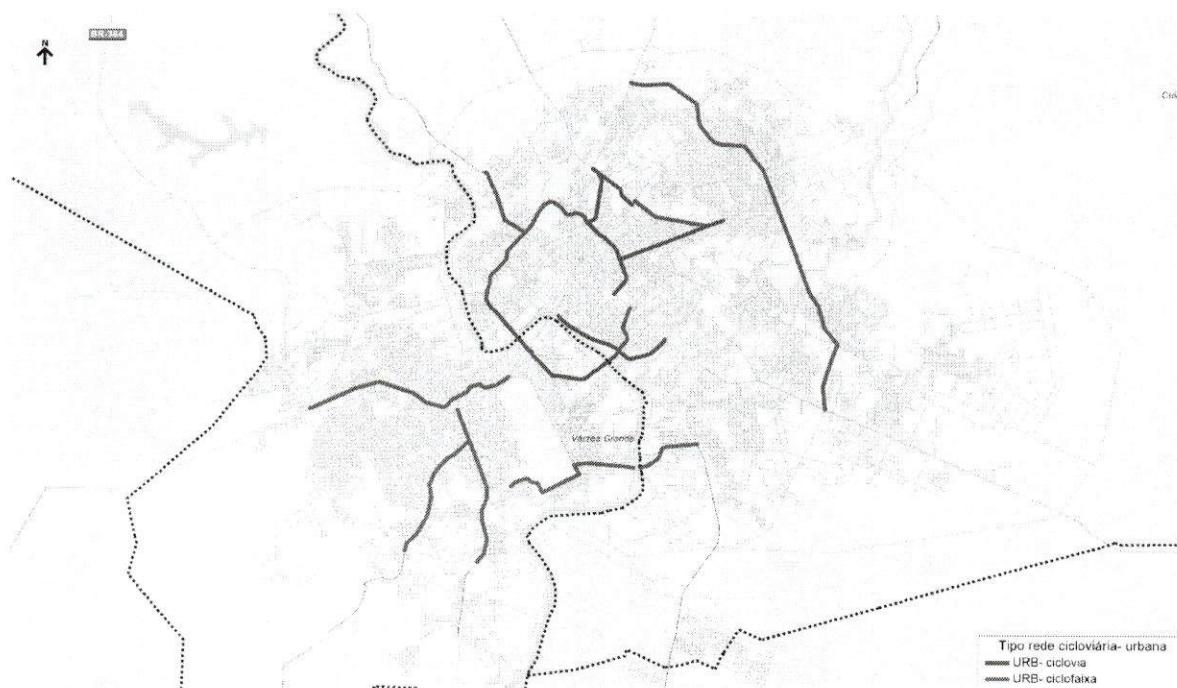
Ação	Objeto	Trecho	Extensão (km)	Tipologia
CIC-02-03	Av. Alzira Santana	Av. Filinto Muller / Estrada da Praia Grande	4,5	Ciclofaixa
CIC-02-04	Av. Antártica	Av. Miguel Sutil / MT-400	3,0	Ciclofaixa
CIC-02-05	Av. Gonçalo Antunes de Barros	BRT / Av. Dante de Oliveira	3,5	Ciclofaixa
CIC-02-06	Av. Leôncio Lopes de Miranda	Av. Alzira Santana / Rodovia dos Imigrantes	3,5	Ciclofaixa
CIC-02-07	Av. P (Ponte do Atalaia)	Rod. Palmiro Paes de Barros / Ponte do Atalaia	3,0	Ciclofaixa
CIC-02-08	Av. São Gonçalo	Ponte do Atalaia / Av. Pref. Murilo Domingos	2,5	Ciclofaixa
CIC-02-09	Av. Tancredo Neves	Av. Fernando Corrêa / Av. Beira Rio	2,0	Ciclofaixa
CIC-02-10	Av. Ulisses Pompeo de Campos	Av. da FEB / Av. Gov. Júlio Campos	3,5	Ciclofaixa
CIC-02-11	Av. Perimetral 2	Av. das Torres / Rodoanel	3,5	Ciclofaixa
CIC-02-12	Av. Frei Coimbra	Av. Alzira Santana / Rodovia dos Imigrantes	5,5	Ciclofaixa
CIC-02-13	Av. Júlio Muller	Av. Ulisses Pompeo / Rodovia dos Imigrantes	5,6	Ciclofaixa
CIC-02-14	Av. Miguel Sutil	Av. República do Líbano / Av. Ciriaco Cândia	6,5	Ciclofaixa
CIC-02-15	Rua São Gonçalo (Ipanema)	Acesso Atalaia / Av. Benedito Curvo (Costa Verde)	3,2	Ciclofaixa
CIC-02-16	Av. Dom Orlando Chaves	Av. da FEB / Alameda Julio Muller	3,6	Ciclovía
CIC-02-17	Av. Dr. Hélio Hermínio	BRT / Av. Hélder Cândia	2,0	Ciclovía
CIC-02-18	Av. Dante Oliveira	Av. das Torres / Estrada do Coxipó	2,5	Ciclovía
CIC-02-19	Av. República do Líbano	Av. Miguel Sutil / MT-251	2,5	Ciclovía
CIC-02-20	Av. Tancredo Neves (Sérgio Mota)	Av. Beira Rio / Alameda Júlio Muller	1,2	Ciclovía
CIC-02-21	Av. Beira Rio	Av. Fernando Corrêa / Porto	5,1	Ciclovía
CIC-02-22	Av. Miguel Sutil	Av. H. Cândia / Av. FEB + Av. Rep do Líbano / BRT	6,4	Ciclovía
Total			146,9	



SSL
Fis. 34
Rub. <i>[assinatura]</i>

GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

Figura 10: Identificação dos trechos da malha cicloviária proposta para a malha viária urbana



Programa CIC-03 – Trilhas Ciclísticas

O Programa CIC-03 está direcionado à implementação de trilhas ciclísticas em uma série de rodovias e estradas vicinais não pavimentadas visando apoiar e estimular o ciclismo nas modalidades desportiva, de lazer e turística, devendo contemplar:

1. Mapeamento das trilhas
2. Identificação de pontos específicos (privados) para apoio aos ciclistas
3. Implantação de paraciclos e mirantes
4. Plano de Orientação de Tráfego
5. Sinalização de advertência
6. Campanha de divulgação permanente

São 26 trechos previamente selecionados a partir da verificação de sua utilização atual, com 438,6 km de trilhas, cuja relação é apresentada na tabela seguinte.

Tabela 8 – Trechos do Programa CIC-03

Trilhas	Extensão (km)
---------	---------------



SSL
Fis. 35
Rub. 302

GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

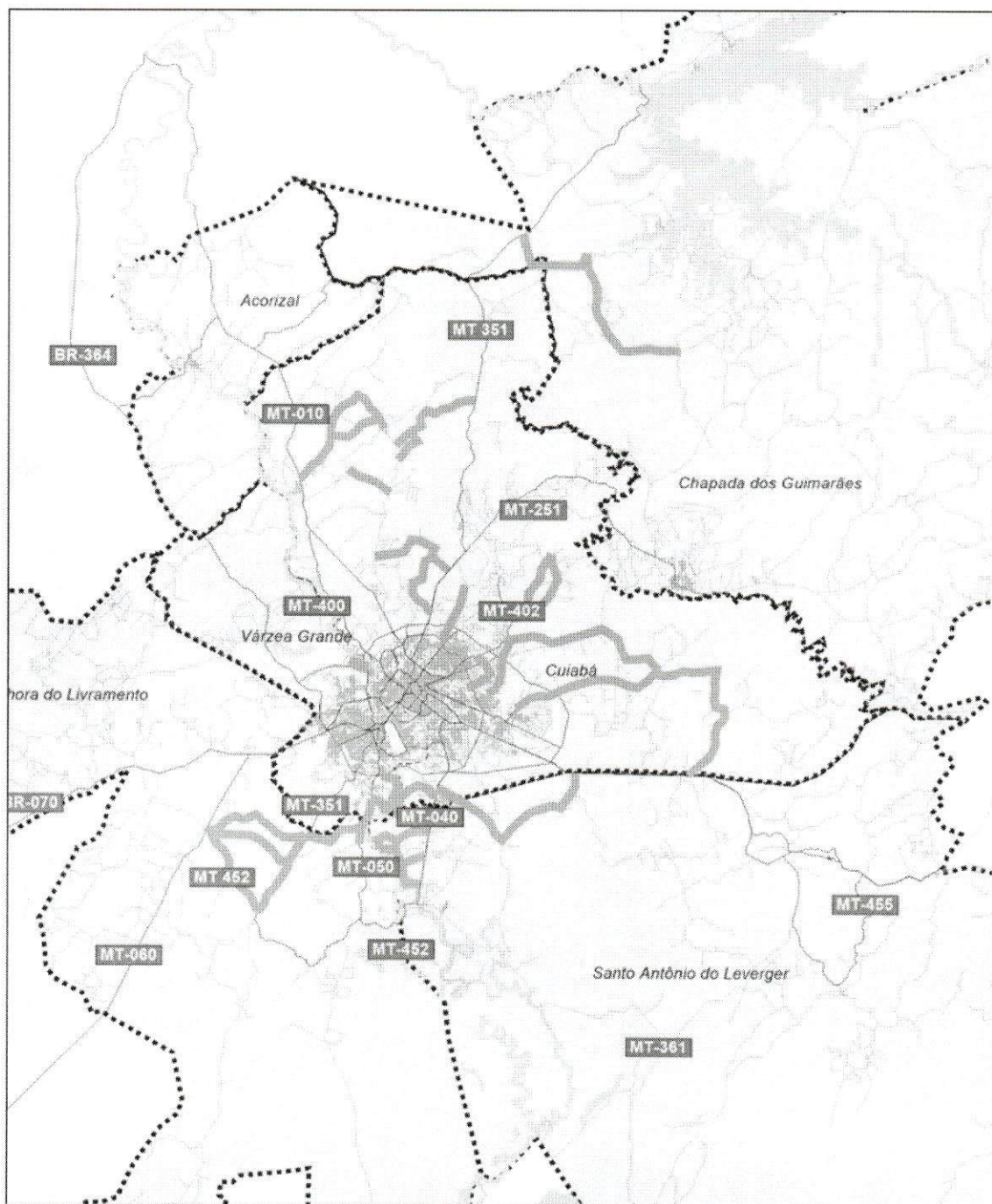
Água Fria - MT 351	39,2
Aguaçu 1	7,7
Aguaçu 2	5,7
Av. Dr Meireles	9,4
Avestruz	18,0
Belvedere - Rouxinol	8,0
Bonsucesso - MT 050	10,7
Cachoeira Rica	30,1
Cachoeirinha	6,8
Engenho Velho	7,4
Guia - Igrejinha - Aguaçu	22,5
Igrejinha	49,5
Jurumirim - Aricazinho	22,0
Jurumirim - Rio dos Couros	26,0
Lixão - Coxipó do Ouro	8,5
Morro dos Macacos	16,8
MT 351 - Livramento	12,3
MT 351 - MT 050	9,0
MT-040 - Varginha	3,6
Passagem da Conceição	8,1
Ribeirão dos cocais - Livramento	42,5
Rota Pequizeiro	27,7
Siriema	11,5
Trilha do DNA	14,4
Varginha	13,6
Votorantim	7,6
Total	438,6



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

SSL
Fls. 36
Rub. Sol.

Figura 11 – Trilhas ciclísticas definidos no Programa CIC-03



Programa CIC-04 – Sinalização nas Rodovias Federais

O Programa CIC-04 foi estabelecido de modo a proporcionar segurança aos ciclistas mediante a implantação de sinalização adequada das rodovias federais que, a despeito de não serem dotadas de infraestrutura ciclística, têm seus acostamentos utilizados para o trânsito de bicicletas nas diversas



SSL
Fis. 37
Rub. J.R.

GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

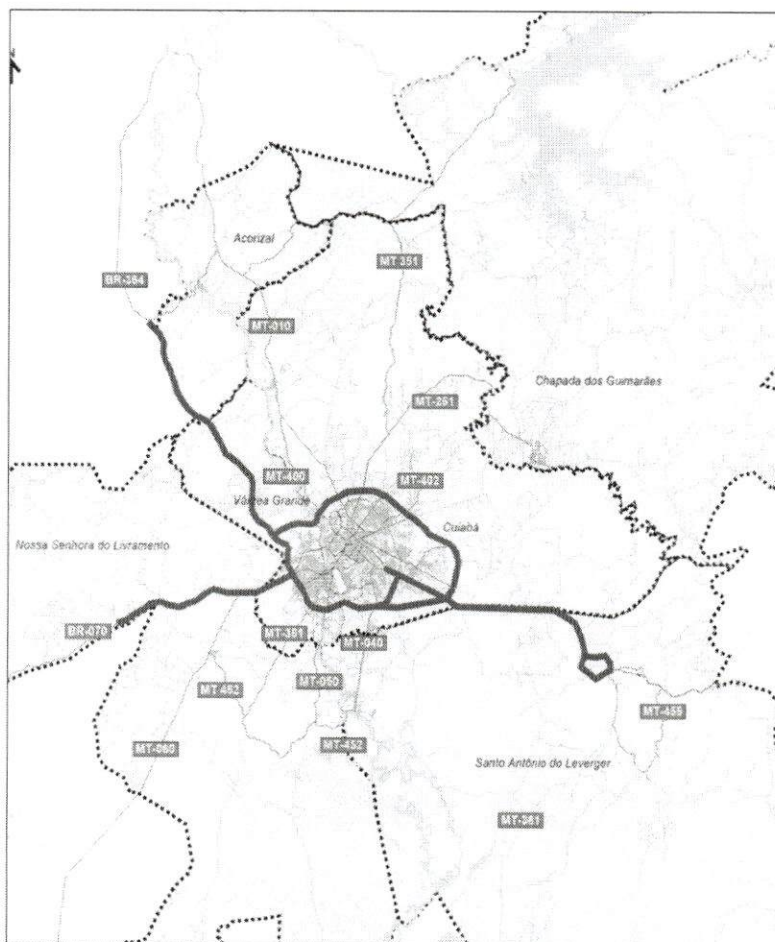
modalidades, incluindo o ciclismo utilitário praticado nos trechos em que as rodovias passam por áreas urbanizadas.

São 294,0 km de trechos rodoviários federais contemplados no programa, em que é expressiva a presença de ciclistas que se valem dos acostamentos para seus deslocamentos

O sucesso do programa está associado a uma conjugação de esforços envolvendo o Estado de Mato Grosso, o DNIT e as Concessionárias das Rodovias, e deve contemplar:

- Sinalização de Advertência
- Regulamentação nos trechos cabíveis
- Tratamento dos pontos de conflito como entroncamentos viários, entrada e saída de caminhões, entre outros

Figura 12 – Programa CIC-03 – Trechos rodoviários federais





SSL
Fis. 38
Rub. FER

GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

PROGRAMAS E AÇÕES PARA A SEGURANÇA VIÁRIA NA RMVRC

O Programa SEG-01 – Segurança Viária da RMVRC possui duas ações que se complementam visando atingir as diretrizes acima especificadas.

Ação SEG-01-01 – Desenvolvimento do Plano de Segurança Viária

O tema da segurança viária requer um estudo específico voltado à compreensão de todas as dimensões associadas à ocorrência de sinistros de trânsito, especialmente aqueles que geram vítimas fatais.

A preservação da vida e a redução dos custos pessoais, familiares e sociais que decorrem de um sinistro de trânsito é um ponto fundamental de uma política de mobilidade humana e sustentável a ser desenvolvida pelo Estado.

Os profissionais e entidades que atuam com dedicação às questões de segurança viária, bem como a literatura técnica apontam que as ações neste campo, para serem efetivas e eficazes na prevenção e redução do número e na severidade dos sinistros, devem envolver uma série de medidas, concentradas no âmbito da gestão pública com a participação da sociedade em geral.

Por esta razão, um Plano de Mobilidade possui limitações de escopo e prazos para que este tema seja tratado com a profundidade e especificidade requerida. Por esta razão é que se propõe o desenvolvimento de um Plano de Segurança Viária específico.

Assim, a partir dos elementos do Plano de Mobilidade, o Plano de Segurança Viária deverá aprofundar o diagnóstico, em conjunto com os municípios, das principais causas de acidentes e mortes no trânsito e a identificação de ações em diversos campos, visando reduzi-los. Deste trabalho deverá derivar o estabelecimento de metas a serem atingidas sejam realizadas no bojo de amplo debate social.

Os programas e ações a serem delineados e instituídos devem considerar que as medidas a serem implementadas por iniciativa pública, devem ser desenvolvidas mediante a atuação sinérgica em processos que envolvem as áreas de Engenharia, Educação, Esforço Legal, Engajamento (Campanhas), Ambiente e Avaliação.

Entende-se que os seguintes objetivos gerais devem ser objeto de atenção:

1. Trânsito mais seguro e redução do número de mortes e lesões;
2. Alinhamento os diversos atores – metas comuns e visão compartilhada;
3. Qualificação dos dados disponíveis –orientar a tomada de decisão;
4. Garantia que projetos e obras viárias priorizem a segurança, em especial dos vulneráveis;



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

5. Garantia de opções de mobilidade sustentáveis, seguras e saudáveis;
6. Ampliação da fiscalização das normas e da percepção de sua eficácia pela população;
7. Garantia do atendimento e o cuidado pós-acidente;
8. Investir em comunicação, educação e capacitação de forma contínua e integrada com as ações de engenharia e fiscalização.

Para o atingimento destes objetivos, são necessárias propostas em diversos eixos de atuação, atendendo os seguintes domínios:

1. Gestão da Segurança Viária;
2. Mobilidade Urbana – desenho das ruas e engenharia;
3. Legislação e Fiscalização;
4. Gestão das Velocidades; (atuação para a fiscalização da velocidade média);
5. Atendimento e cuidados pós-acidentes;
6. Comunicação, Educação e Capacitação.

Por fim, recomenda-se que o programa defina metas globais e indicadores de avaliação associados a:

1. Redução do índice de mortes no trânsito;
2. Participação maior dos modos ativos e redução de mortes de pedestres e ciclistas;
3. Redução das mortes de motociclistas;
4. Redução da quantidade de veículos que trafegam acima da velocidade regulamentada;
5. Tolerância zero com a direção por pessoas que tenham consumido bebidas alcoólicas ou tenham usado entorpecentes;
6. Redução das mortes decorrentes de acidentes com ônibus;
7. Garantia de 100% do uso do cinto e equipamentos de retenção;
8. Garantia de 100% do uso de capacetes para motociclistas e passageiros.



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

Ação SEG-01-02 – Campanhas Permanentes de Promoção da Segurança

Independentemente da elaboração do Plano de Segurança Viária, o Estado deverá continuar a atuar na realização de campanhas de segurança, como já é realizado pelo DETRAN.

É proposto, tão somente que estas campanhas, que no mês de maio de cada ano são mais intensas, em razão deste ser o mês nacionalmente dedicado ao trânsito seguro, sejam permanentes com articulação de todos os organismos estaduais e municipais que possuem atribuição sobre o trânsito.

Ressalta-se a necessidade de se pensar, também, os sinistros de trânsito sobre a ótica da saúde pública e da previdência social, na medida em que a sua ocorrência leva a ocupação de leitos e a custos elevados. Assim, as campanhas podem, inclusive, envolver os órgãos da saúde.

PROGRAMAS E AÇÕES PARA A LOGÍSTICA

O Programa LOG-01 – Logística da RMVRC é composto por duas ações, descritas a seguir.

Ação LOG-01-01 – Ramal e terminal ferroviários

A ação, configurada como “Ação de Gestão”, contempla o apoio do Estado de Mato Grosso à implantação do Ramal da Ferrovia e do Terminal Rodoferroviário de Cuiabá. Deve compreender ações do Governo Estadual, em conjunto com a RUMO (Concessionária responsável pela implantação e operação dos ramais ferroviários em implantação) e empreendedores do setor logístico, com a finalidade de efetivar a implantação do ramal ferroviário ligando Rondonópolis à RMVRC e garantir segurança e fluidez aos fluxos decorrentes.

Ação LOG-01-02 – Plano Metropolitano de Logística

A ação contempla o desenvolvimento e institucionalização do Plano Logístico da RMVRC, compreendendo a análise do potencial de implantação de plataformas logísticas a partir da viabilização do ramal ferroviário; avaliação do programa de necessidades relativos à ampliação do fluxo de cargas na região, visando mitigar os efeitos da circulação de veículos de carga de maior porte.

PROGRAMA E AÇÕES PARA O TRANSPORTE COLETIVO

São propostos quatro programas dedicados ao Transporte Coletivo:

1. TCU-01: Implantação do BRT Cuiabá - Várzea Grande;
2. TCU-02: Implantação de equipamentos urbanos de integração;
3. TCU-03: Implantação do Sistema de Informações de Transporte; e



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO



4. TCU-04: Implantação de Terminais Rodoviários Satélites

Foram debatidas, no âmbito do Plano de Mobilidade, a necessidade de ampliação da oferta de transportes e a introdução do bilhete único metropolitano, que são medidas importantes para o aumento da participação modal dos transportes coletivos e para o fortalecimento da integração metropolitana.

Todavia, a conjuntura atual dos transportes coletivos, que envolve o equacionamento dos subsídios ao custeio como forma de sustentação extra tarifária dos serviços, acabou por direcionar este debate ao ambiente de governança metropolitana instituído, que deliberaria a respeito das medidas pertinentes.

Com relação ao Transporte Intermunicipal, é proposto um programa voltado à instalação de terminais complementares (terminais satélites do Terminal Rodoviário de Cuiabá), a serem estrategicamente localizados, em função da redução dos percursos negativos a que os passageiros são submetidos, especialmente, aqueles residentes em pontos distantes da Estação Rodoviária, porém próximos às saídas de interesse.

Programa TCU-01 - Implantação do BRT Cuiabá - Várzea Grande

O Programa TCU-01 contempla três ações:

1. Ação TCU-01-01: Obras da infraestrutura do BRT Cuiabá - Várzea Grande

Trata-se da execução das obras de implantação do BRT Cuiabá - Várzea Grande, já iniciada pelo Estado, compreendendo a infraestrutura viária, com 21 km de vias, estações de embarque e desembarque, três terminais de integração, o Parque Linear da Av. CPA, tratamentos urbanísticos e demais intervenções relevantes de modo a disponibilizar uma infraestrutura altamente qualificada para o atendimento das viagens de transporte coletivo metropolitanas e dos municípios.

2. Ação TCU-01-02: Provimento da frota de ônibus do BRT Cuiabá - Várzea Grande

Como parte da concepção do projeto do BRT Cuiabá - Várzea Grande, o Estado encarregar-se-á de prover a frota de ônibus elétricos (estimada em 56 unidades) para que as empresas operadoras promovam a operação dos serviços do BRT quando a sua infraestrutura estiver concluída, conforme previsto na Ação TCU-01-01.

O trabalho de provimento da frota de ônibus elétricos envolve estudos de engenharia e modelagens de contratação, direta, por locação ou concessão, as quais deverão ser realizadas pelo Estado.

3. Ação TCU-01-03: Implantação operacional do BRT Cuiabá - Várzea Grande

O papel do Estado na implantação do BRT Cuiabá-Várzea Grande deverá, em complemento às ações de infraestrutura e de provimento da frota de ônibus elétricos, preparar a implantação operacional dos serviços, que serão realizados pelas atuais operadoras, na forma dos seus contratos de concessão, e geridos/regulados pelos entes estaduais e municipais competentes.

Não obstante as delegações expressas no ordenamento vigente, é importante que o Estado atue na promoção de ações junto aos entes federados e privados visando a implantação da operação do



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

BRT Cuiabá-Várzea Grande segundo um modelo de coordenação e integração operacional, haja vista que o sistema proposto é um sistema metropolitano por excelência.

Desta forma, a ação proposta envolve as ações de gestão pública, estudos específicos e a preparação de atos jurídicos necessários à institucionalização de um arranjo metropolitano para viabilização da operação coordenada dos sistemas de transporte coletivo e o estabelecimento dos instrumentos para a coordenação dos serviços entre os entes.

Programa TCU-02 – Implantação de Equipamentos de Integração

Este programa contempla uma única ação (TCU-02-00) e visa promover, em conjunto com os Municípios de Chapada de Guimarães, Santo Antônio de Leverger, Nossa Senhora do Livramento e Acorizal, a implantação de terminais de ônibus organizados de forma a suprir a necessidade de atendimento do transporte intermunicipal e, concomitantemente, o turismo rodoviário.

Programa TCU-03 – Sistema de Informações de Transporte

O programa com uma única ação (TCU-03-00) atende as necessidades identificadas de criar um sistema integrado de informações aos usuários do transporte coletivo metropolitano compreendendo, no mínimo:

1. Implantação de um sistema uniformizado de informações aos usuários sobre o transporte coletivo de âmbito metropolitano;
2. Estimular os entes federados envolvidos a instituir um modelo de informação do transporte coletivo uniformizado, com dados operacionais centralizados, premissa a ser considerada no projeto de ITS do BRT.

Programa TCU-04 – Implantação de Terminais Complementares (Satélites)

O programa, no âmbito do Transporte Intermunicipal de Passageiros, visa a implantação e regularização – à luz do contrato de concessão do Terminal Rodoviário – do Terminal Rodoviário do Coxipó, localizado na extremidade Leste da Av. Fernando Corrêa Costa, saída Leste/Sul; e reimplantação em local adequado e regularização do Terminal de Várzea Grande.



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

MENSAGEM Nº 145, DE 15 DE OUTUBRO DE 2025.

**Excelentíssimo Senhor Presidente,
Excelentíssimos Senhores e Senhora Parlamentares,**

No exercício da competência estabelecida no artigo 39, da Constituição Estadual, tenho a honra de me dirigir a Vossas Excelências para submeter à apreciação dessa Casa de Leis, o Projeto de Lei Complementar anexo que ***“Institui o Plano de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica”***, com dois Anexos (Anexo I e Anexo II) que deverão ser parte integrante da futura lei.

A presente iniciativa legislativa visa, sobretudo, a dar cumprimento à exigência da Lei Complementar nº 609/2018, que instituiu o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá -PDDI/RMVRC, e que prevê a elaboração deste plano.

Em breve contextualização, no dia 27 de dezembro de 2018, foi promulgada a Lei Complementar Estadual nº 609, que institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (RMVRC), também denominado como Plano Metropolitano, que corresponde ao instrumento de planejamento previsto no §1º do art. 6º da Lei Complementar nº 340, de 17 de dezembro de 2008 (Lei de instituição da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá). O Plano Metropolitano em questão compreende os Municípios de Acorizal, Chapada dos Guimarães, Cuiabá, Nossa Senhora do Livramento, Santo Antônio de Leverger e Várzea Grande, que integravam a gestão metropolitana para a execução das funções públicas de interesse comum, na época de promulgação desta lei, pois ainda não havia sido incorporado o município de Campo Verde, o que só foi feito a partir da promulgação da Lei Complementar nº 796/2024, que “Altera dispositivos da Lei Complementar Estadual n.º 359, de 27 de Maio de 2009 que dispõe sobre a Criação da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá”.

O PDDI lei estabelece, em seu capítulo III, uma série de programas metropolitanos para o desempenho da gestão das funções públicas de interesse comum. Entre eles, destaca-se o Programa Mobilidade Metropolitana Integradora, com o objetivo de assegurar a ampla mobilidade de pessoas e mercadorias, promovendo a melhoria da qualidade de vida da população e contribuindo para a dinamização da economia e da



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

produtividade geral da Região Metropolitana, mediante a execução dos seguintes componentes: a) integração da mobilidade na RMVRC; e b) calçadas plenas.

Segundo o art. 37 da Lei Complementar nº 609/2018, a integração da mobilidade na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá terá como instrumento básico de sua implementação um Plano de Mobilidade Metropolitana a ser elaborado por iniciativa e sob a supervisão da entidade de gestão metropolitana, devendo ser aprovado pelo Conselho Deliberativo Metropolitano do Vale do Rio Cuiabá -CODEM/VRC, o que foi feito por meio da Resolução nº 01/2025, que “Aprova o Plano Metropolitano de Logística e Mobilidade Sustentável do Vale do Rio Cuiabá e o envio da minuta do Projeto de Lei à Casa Civil”, publicada no diário oficial do estado Nº 29.043, do dia 1º de agosto de 2025, página 34 (cópias em anexo), tendo havido aprovação também pelo Conselho Executivo Metropolitano do Vale do Rio Cuiabá -CONSEM/VRC, nos termos do art. 9º C, I e III, da Lei Complementar nº 499, de 22 de julho de 2013, que “Dispõe sobre o Sistema de Gestão da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, a criação do Conselho Deliberativo Metropolitano da Região do Vale do Rio Cuiabá -CODEM/VRC, a criação da Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá -AGEM/VRC e a criação do Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá -FDM/VRC, e dá outras providências.”, por meio da Resolução nº 02/2025, que “Aprova o Plano Metropolitano de Logística e Mobilidade Sustentável do Vale do Rio Cuiabá”, publicada no diário oficial do estado Nº 29.051, do dia 13 de agosto de 2025, página 23.

Importante destacar que o § 2º do art. 85 da Lei Complementar nº 609/2018 informa que será assegurada a participação de associações representativas e da comunidade no processo de elaboração, revisão e execução dos planos setoriais. Neste sentido, foram realizadas quatro reuniões setoriais relativas ao PlanMob no ano de 2022 para colher sugestões de representantes do poder público de todas as esferas envolvidas, da sociedade civil organizada e de entidades cujas atividades possam ser afetadas pelo plano. Quanto à audiência pública, esta foi realizada no dia 29 de maio, às 14h00, de forma híbrida, cujo convite foi publicado no Diário Oficial do Estado de Mato Grosso, na edição nº 28.499, página 27, no dia 15 de maio de 2023 e sua gravação está disponível no youtube da Secretaria Adjunta de Gestão e Planejamento Metropolitano <https://www.youtube.com/watch?v=RBtC2L8PeQs>.

Cumpre informar que todas as pesquisas e produtos desenvolvidos pela empresa de consultoria que elaborou o PLANMOB estão à disposição de todos os órgãos do governo e do parlamento, bem como de qualquer cidadão no site da SINFR, na aba da Região Metropolitana, na sub aba Estudos do Plano de Mobilidade, link <https://www.sinfra.mt.gov.br/estudos-do-plano-de-mobilidade>



SSL
Fis. 45
Rub. JRR.

GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

O Plano de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá está fortemente embasado na documentação técnica desenvolvida nos seus estudos preliminares, que justificam as propostas nele contidas. Por isso, além do texto legal propriamente dito, é necessário que o projeto de lei complementar tenha como anexo os programas e as ações validadas pelo CODEM/VRC (Anexos I e II).

A configuração adotada para a minuta do projeto de lei enfoca os princípios, objetivos e diretrizes gerais do Plano de Mobilidade Metropolitana, ao invés de impor, estritamente, obrigações e responsabilidades ao Poder Público. É importante destacar que o Poder Público deve orientar-se por esses princípios, objetivos e diretrizes durante a implementação e execução do Plano ao longo de um período de 10 (dez) anos. Durante esse tempo, será necessário monitorar constantemente e atualizar o Plano de forma contínua.

Por todo o exposto, solicito a esta augusta Casa Legislativa a apreciação e aprovação do Projeto de Lei Complementar em anexo, certo de que representará um passo significativo na consolidação de uma política educacional autônoma, eficiente e capaz de contribuições para a oferta da educação profissional e tecnológica de nosso Estado.

Estas, portanto, são as razões que me conduzem a submeter o presente projeto de lei complementar à apreciação desse parlamento, contando com a colaboração de Vossas Excelências para sua aprovação.

Palácio Paiaguás, em Cuiabá, 15 de outubro de 2025.

MAURO MENDES
Governador do Estado



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

OFÍCIO/GG/ 146 /2025-SAD.

Cuiabá, 15 de outubro de 2025.


A Sua Excelência o Senhor
Deputada Estadual **MAX RUSSI**
Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso
Edifício Governador "Dante Martins de Oliveira"
Nesta.



Senhor Presidente,

Submeto à qualificada apreciação dessa Augusta Assembleia Legislativa a **MENSAGEM Nº 145 /2025**, acompanhada do respectivo Projeto de Lei Complementar que *"Institui o Plano de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica"*.

Atenciosamente,


MAURO MENDES
Governador do Estado

Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso
PRESIDÊNCIA
PROTOCOLO
Recebi em: 16/10/25 Horário: 15:45
Ass: ndara Bueno